N° 327. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

90 PHOTOGRAVURES

15 Décembre 1904
40 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR

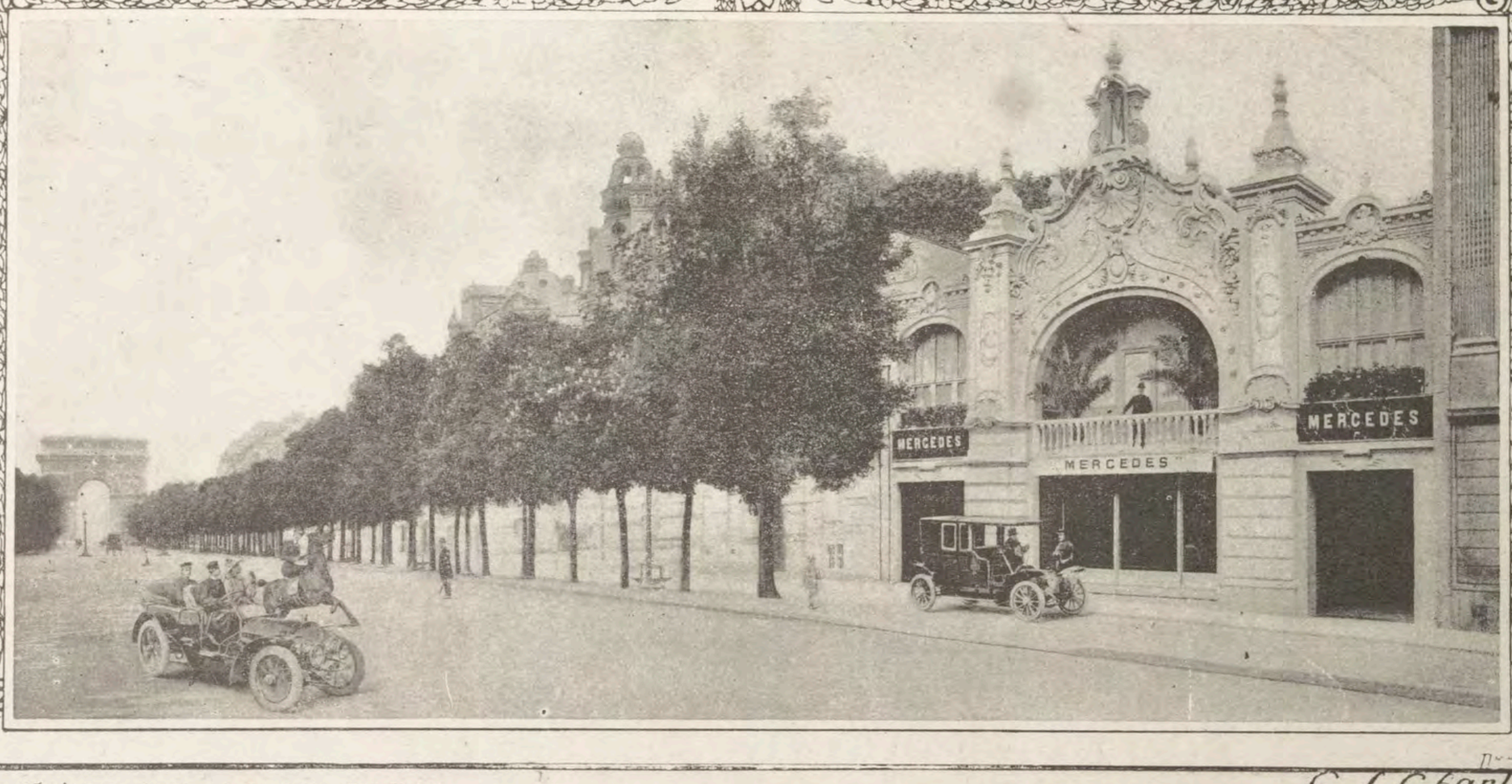
Le Président de la République descend de sa voiture *de Dietrich* pour se rendre à l'Exposition de Canots Automobiles.

Publications Pierre Lafitte
La Vie au Grand Air — Femina
Musica — La Joie des Enfants

9, avenue de l'Opéra, Paris
Téléph. 280-52 & 280-56
Télégr. SOCEDIL-PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES



Adresse Telegr: AMCHARLEY PARIS
Telephone 549-77 509-36

C. L. Charley

La Semaine Comique, par Henriot.

— J'ai fait du massage, docteur, pour maigrir, ça ne me réussit pas.
— Avez-vous essayé de vous faire masser par un lutteur des Folies-Bergère ?

— C'est un jouet très à la mode, le train Renard.
— Je vois bien le train, mais je ne vois pas le renard.

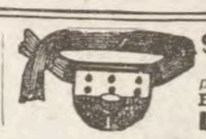
La loi du repos hebdomadaire.
— Arrêtez-vous ! vous avez travaillé toute la semaine ; il faut que vous vous reposiez le dimanche !
— Eh bien.... et vous ?

Toulon-Alger.
— On nous interdit de nous ravitailler en route ! Moi qui m'étais entendu avec un transport de la flotte russe pour qu'il me passe en route un peu de combustible !

EMBROCATION ATHLÉTIQUE MÉRÉ
RECOMMANDÉE
Pour assouplir et fortifier les nerfs ou les reposer après un exercice violent.
COMPLÉMENT INDISPENSABLE de l'entraînement AUX SPORTS
Phcie P. MÉRÉ à ORLÉANS
le Flacon 1f 50
Franco Gare 2f 10.
3 FLACONS Franco Gare 5f

DÉLICIEUSE HUILE D'OLIVE
EXPÉDIÉE PAR BIDONS DE 10, 15 ET 20 KILOS
Représentants demandés partout
CARROUCHÊ Frères, à Salon (Bouches-du-Rhône)

NEVRALGIES MIGRAINES. — Guérison certaine par les Pilules Antinévralgiques du Dr CRONIER
Boîte 3 fr. SCHMITT, Phien, 75, Rue La Boëtie, Paris.



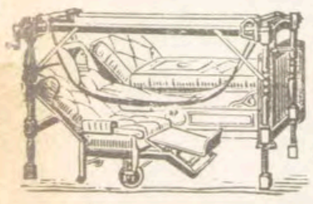
SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

MOTO
NAPHTA

TUE-GIBIER sans f ni bru ni fum
à 30 mètres à petits plombs ou à ball
Pression très forte depuis 12'50
FOUDROYANT : 18'60 et 22'60
TUE-MOINEAUX à 4 fr. ; à 6'30
(Armes nouvelles déposées). Catal. gratis et f
RIGAUL, In. F', 26, r. du Temple, Par

23, Avenue de la Grande-Armée PARIS
Automobiles
RICHARD-BRASIER
PREMIER des Éliminatoires Françaises
GAGNANT de la
Coupe GORDON-BENNETT (1904)

SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une pu reté absolue, guérit en
48 HEURES
les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, Rue H. utefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Franco du Catalogue.

GAZ A LA CAMPAGNE
Installations rapides, économiques et à la portée de tous ; donnant la lumière et le chauffage sans danger.
Prix : depuis 35 francs, bec et fourneau compris.
DEVIS SUR DEMANDE ADRESSÉE A
M. DEMONCHY, 29, rue Baudin, LEVALLOIS (Seine
Téléphone : 102

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

15 Décembre 1904. — N° 327
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET Cie, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 750 fr.

LE PHARE DU SALON DE L'AUTOMOBILE. — LE PALAIS DE LA LUMIÈRE

Le 7e Salon de l'Automobile qui vient d'ouvrir ses portes sera en quelque sorte le Salon de la lumière. Au coin de l'avenue Alexandre III se dresse un phare monumental, dont les feux, enveloppant Paris, semblent être le symbole du rayonnement que la France épand sur les pays qui l'entourent, dans le domaine de l'Automobile. (Voir l'article page 1016).

A propos du match Racing-Stade – Quelques équipiers du Racing

Pour faire suite à la série que nous avons publiée sur les principaux joueurs de rugby du Stade Français, voici aujourd'hui les principaux joueurs du Racing. Stade et Racing : vieilles rancunes de rugby, victoires alternatives, supériorité toujours discutée. Nos lecteurs regarderont avec intérêt les silhouettes de ceux qui, aujourd'hui, défendent au rugby les chances du club français le plus ancien, non seulement contre les autres équipes nationales, mais contre les nombreuses équipes étrangères qu'ils ont le talent de faire venir chez nous ou d'aller combattre chez elles.

Rachou — Gondouin

Gondouin et Rachon.

Deux demis qui feraient presque un entier, étant donné que le premier est un théoricien parfait, qui écrivit sur le rugby des choses définitives — ou presque — tandis que le second est un praticien de premier ordre, adroit, vite et souple. Racingmen, avec cela, jusqu'au bout des ongles, tous les deux. Par principe, Gondouin passe ; par principe, Rachou culbute, mais, en vérité, on dirait que l'un tend la main, et l'autre salue, tant ils opèrent en hommes du monde.

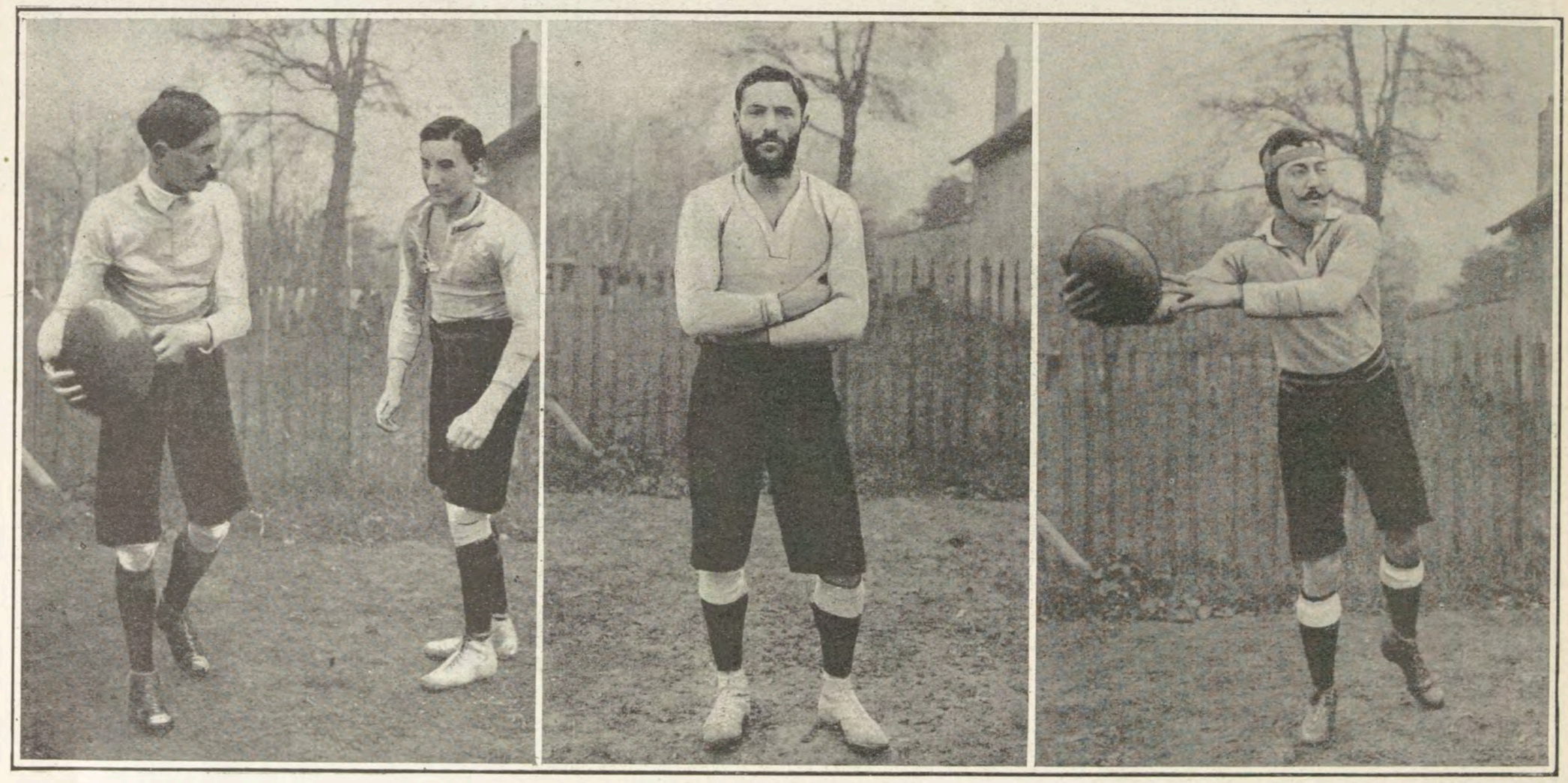
VOICI, mesdames, les plus brillants des joueurs de rugby du Racing. Voyez-les, ils sont superbes. J'appelle sur eux votre attention toute particulière, à vous qui êtes, dit-on, toute grâce et toute beauté, parce que le Racing a chez nous le privilège unique d'être considéré comme le club le plus élégant de nos clubs de sport.

Ah! madame, qu'ils sont élégants! Ils le sont à en rendre jaloux, à en faire périr d'orgueil tant d'autres petits clubs qui ne leur pardonneront jamais d'être les seuls à avoir un terrain au Bois de Boulogne, sans compter celui de Clichy, spécialement affecté au football ; d'être les seuls à avoir un chalet admirablement organisé ; d'être les seuls à donner l'été des gymkhanas — ah! madame, quelles belles gymkhanas! — d'être aussi les seuls, il faut bien le dire, à avoir un peu de morgue, parce qu'ils appartiennent au Racing Club de France, le plus beau club sportif national.

Les avez-vous entendus crier, au retour d'un match aux environs de Paris, le grand cri de guerre dans le hall des gares : « R-A-C-I-N-G... Club ». Ah! quel Club! Qu'ils en sont fiers, et comme, au fond, ils ont raison de l'être, si leur tort est de le dire un peu trop haut!

Soucieux donc d'élégance et de mondanité jusque dans le moindre de leurs gestes, ils ne sauraient au rugby, qui est le plus brutal des sports, se dispenser tout de même, et malgré tout, d'apporter le maximum de grâce possible. Ils représentent donc chez nous le jeu ouvert, le jeu où les mouvements se déploient toujours en lignes harmonieuses ; ils pratiquent largement la passe.

Foin du jeu écossais, où les avants jouent à perdre haleine, dribblant en vitesse, bousculant, pénétrant, s'introduisant en force dans les lignes ennemies! Foin de ces laideurs qui consistent à provoquer sans cesse des mêlées houleuses et brutales, où les avants s'entre-choquent crânes et épaules, tandis que les



Chastanié et de Rauch.

L'alliance d'un vétéran français et d'un « tout-petit russe ». L'un vit de souvenirs, de renommée, de force acquise, de réputation faite, et joue les utilités petites ou grandes. L'autre représente l'espérance et s'entraîne en jouant trois-quart centre.

Gommès.

Capitaine sérieux — il n'y en a pas beaucoup! Avant presque parfait — il y en a peu. Dépense pour son équipe des trésors d'énergie dans la partie, et de diplomatie au dehors. Appartient à la série des footballeurs à barbe ; ce n'est pas la plus mauvaise.

Goy.

Ancien capitaine du Sporting, revenu à ses anciennes amours. Très consciencieux, puissant et sans méchanceté. Arrive quelquefois à temps en mêlée. Est très redouté de ses adversaires qui le savent adroit, agile et rapide.

Martinet.
Un scolaire dont s'enorgueillit toute équipe où il représente l'arrière, c'est-à-dire le paragaffes A droit, courageux Entre temps élève du lycée Hoche.

Puisségur.
Avant long et étroit. On craint de le voir se ployer en deux. Lorsqu'on entre en contact avec lui, on revient vite de cette illusion, et ça le fait rire.

Müntz.
Un sous-lieutenant d'artillerie souriant, sceptique et musclé. N'est jamais étonné d'être battu, ne l'est pas non plus d'être vainqueur.

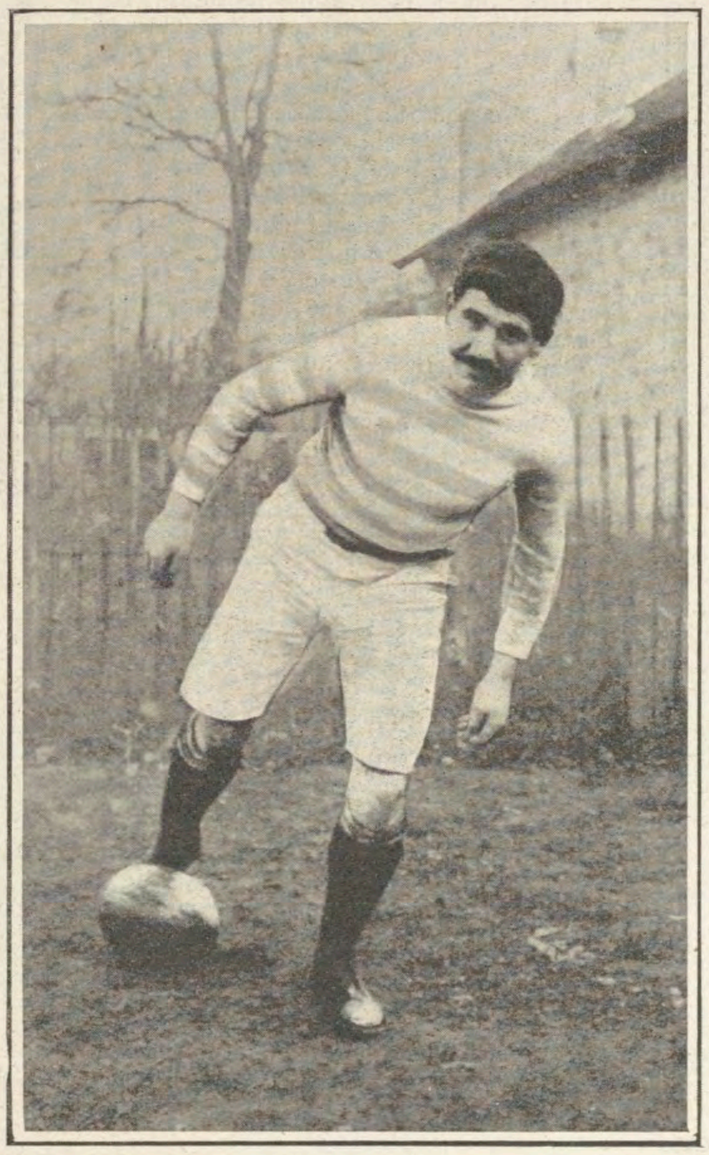
Hounsfield.
On ne le voit jamais dans la partie ; mais on a dû le voir un jour, puisqu'on l'a pris dans l'équipe. Connaît remarquablement le jeu.

pieds talonnent lourdement! Foin de ces habitudes barbares de bousculades et de culbutages violents, qui font dégénérer les parties en batailles sanglantes, aux résultats douloureux.

Le parfait Racingman n'aura point ces procédés. Le mot d'ordre semble être : « Soyez gracieux toujours, élégant toujours, homme du monde toujours. » Il y a bien dans le troupeau quelques brebis égarées, qui vous balancent un homme comme le plus vulgaire des Stadistes le ferait en le plaquant lourdement à terre pour l'arrêter, et son ballon en même temps. Mais, en général, le Racingman ne « balance » pas violemment ; il « cueille » l'adversaire comme une fleur, non sans lui crier aussitôt, et ceci est un signe particulier : « Tenu, monsieur ! Tenu ! » Aimable façon de lui dire : « Tout de même, vous êtes un peu mufle de ne pas l'annoncer », car le Racingman a cela de commun avec certains escrimeurs de certaines salles d'armes, qu'il se croit l'unique dépositaire des règlements protocolaires du rugby, tout comme les autres se croient les seuls représentants des règles antiques de l'honneur français. Il faut des hommes comme cela. On aurait d'ailleurs mauvaise grâce à ne pas le reconnaître, s'il est permis d'en sourire parfois.

Donc, le jeu ouvert est le jeu préféré de tout bon Racingman en particulier, de l'équipe de rugby en général. Théoriquement, rien n'est plus simple, rien n'est plus beau.

Le ballon sort de la mêlée. Le demi, agile, fin, léger et adroit, le saisit au plus vite et d'un mouvement rapide il le dirige vers le trois-quarts le plus voisin, lequel prend sa course et fuit à toute vitesse. Attaqué, poursuivi, rattrapé par l'ennemi, il ne perd pas une seconde et d'un mouvement aussi rapide que celui du demi, il repasse à son collègue de ligne, qui recommence comme précédemment. Et l'on pourrait conter ce splendide jeu de trois-quarts du Racing comme le Sire de Vergy contait sa chasse en l'agrémentant de « Tayaut! Tayaut ! » Ce jeu, très joli, eut un mérite. Il y a quelques années, parce qu'il est clair pour le public peu averti, parce qu'il laisse entr'apercevoir facilement la tactique et le but des joueurs... il séduisit le public qui assistait, au Vélodrome municipal, aux premières rencontres internationales de rugby, et il prépara pour les rencontres futures le public rare, trop rare, qu'on y trouve aujourd'hui. D'autre part, cependant, à côté du Racing, d'autres équipes se sont entraînées à un jeu moins scientifique, moins raisonné, plus brutal et moins brillant, et elles ont parfois triomphé du Racing, qui se trouve pris dans les cornes du dilemme suivant : « ou être battu » ou entraîner suffisamment les joueurs pour qu'ils puissent faire rendre à leur jeu son maximum d'effet. Il voudrait bien éviter la première solution, il ne peut reculer la seconde.



Dedeyn.
Le bœuf qui saute, et saute très vite. Joue simplement, durement, sans phrase et sans cri. Le prototype du jeu athlétique. Entre dans les lignes ennemies terriblement, et entraîne tout le monde à sa suite. Un beau joueur.

Hésitations ! déboires ! Qui vivra verra. Retenez seulement ceci, madame : c'est qu'avec ses défauts et ses qualités, vainqueur ou vaincu, le Racingman reste toujours un homme de sport, élégant, gracieux, oh ! éperdument ! je vous l'ai dit, mais encore plus un excellent sportsman.

Qu'on lui pardonne de vouloir parfois affecter un air trop distingué. Que voulez-vous ! Il y en a tant qui voudraient l'avoir et qui ne réussiront jamais !

Deux mots maintenant pour terminer, sur le match qui mettait aux prises, dimanche dernier, le Racing et le Stade. Ce dernier est sorti vainqueur de la rencontre. Pendant les deux tiers du temps réglementaire, le résultat a été indécis. Le terrain glissant et lourd était au désavantage du Racing, dont l'équipe était plus légère que celle du Stade. L'équipe du Stade s'est montrée très homogène et les joueurs ont joué avec science et beaucoup de cohésion.

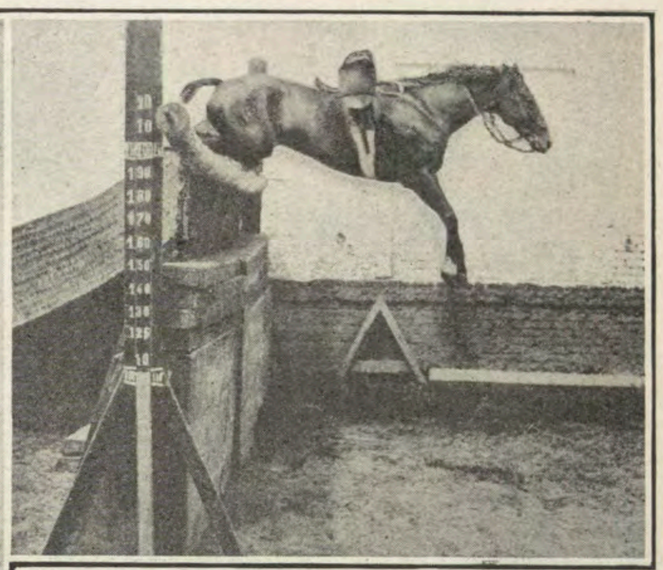
ANDRÉ FOUCAULT.

L'ÉQUITATION EN BELGIQUE

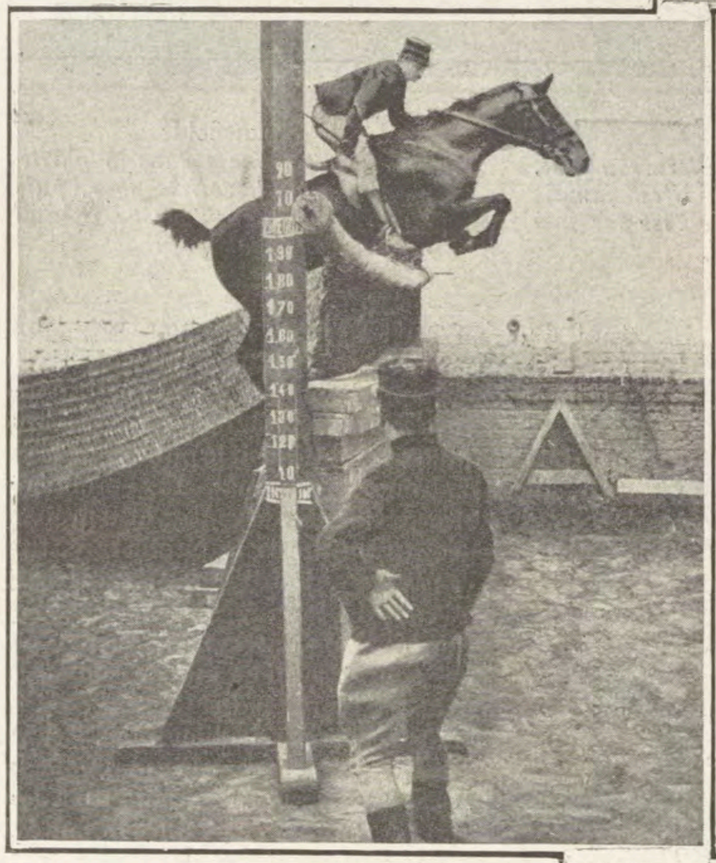
Un saut en longueur de 6 mètres.

Aucune école d'équitation ne peut rivaliser avec notre Saumur ; elle est, du reste, donnée comme modèle et elle restera la gardienne des pures traditions de nos écuyers célèbres, dont la renommée fut universelle. En Belgique cependant, à Ypres, existe une école d'équitation qui forme d'excellents élèves que nous avons eu quelquefois l'occasion d'applaudir lors des Concours hippiques internationaux.

La cabrade.



Le saut en liberté : 2 mètres.



Un saut en hauteur : 2 mètres.

Si Saumur est l'école où la tradition est conservée avec un scrupule parfait, à l'école d'Ypres on cherche plutôt à innover. Je n'irai pas jusqu'à dire que c'est l'école des excentricités hippiques, cependant c'est là que, pour la première fois, on vit un cheval monté franchir une barrière de 2 mètres de hauteur ; là aussi, un cheval et son cavalier sautèrent une table de dix couverts dressée et servie. Récemment, dans un de ces exercices de sauts d'obstacles, un très brillant cavalier, assidu de nos Concours hippiques, vient de trouver la mort, le lieutenant de Blommaert. De semblables accidents se produisent chaque année dans les écoles d'équitation, comme dans les manèges ; c'est que celui qui « fait » du cheval en passionné est comme le chauffeur qui « fait » de la vitesse. Rien ne l'arrête, il ne voit aucun obstacle, il n'a jamais conscience du danger.

A Ypres, tous les exercices réputés dangereux sont en honneur. Lors du Concours hippique international qui eut lieu pendant l'Exposition de 1900, nous vîmes à Paris quelques officiers belges, anciens élèves de l'école d'Ypres, point dans les présentations de chevaux de selle ou dans les épreuves ordinaires, mais dans les sauts d'obstacles réputés difficiles et dans les championnats de saut en hauteur ou en largeur.

Deux d'entre eux, le capitaine Hœgeman et M. Van de Poêle remportèrent les premiers prix des sauts d'obstacles ; un autre, le lieutenant Van Langendonck fut déclaré champion du saut en largeur; son cheval, Extra-Dry, que nous revîmes après propriété de M. Henry Leclerc, franchit facilement 6 m. 10.

Dans les concours hippiques de Spa et d'Ostende, nos habituels lauréats des concours de Paris et de province ont fort à faire avec les concurrents de Belgique ; ils sont quelques-uns seulement mais tous très bons cavaliers et surtout très audacieux : les frères Van Langendonck, M. Hœgeman, M. Van de Poêle, M. Poncelet, M. Georges Kryn, M. Paul Lambert, M. Brugman, M. Crokœrt, etc., etc.

Les chevaux Extra-Dry, Bistouri, Blak Fly, Lorna-Doon, Benton II, Sans-Culotte, Master Kildare, Nonante et bien d'autres encore qui furent des lauréats des épreuves d'obstacles de nos concours hippiques sont des « dressages » de nos voisins de Belgique.

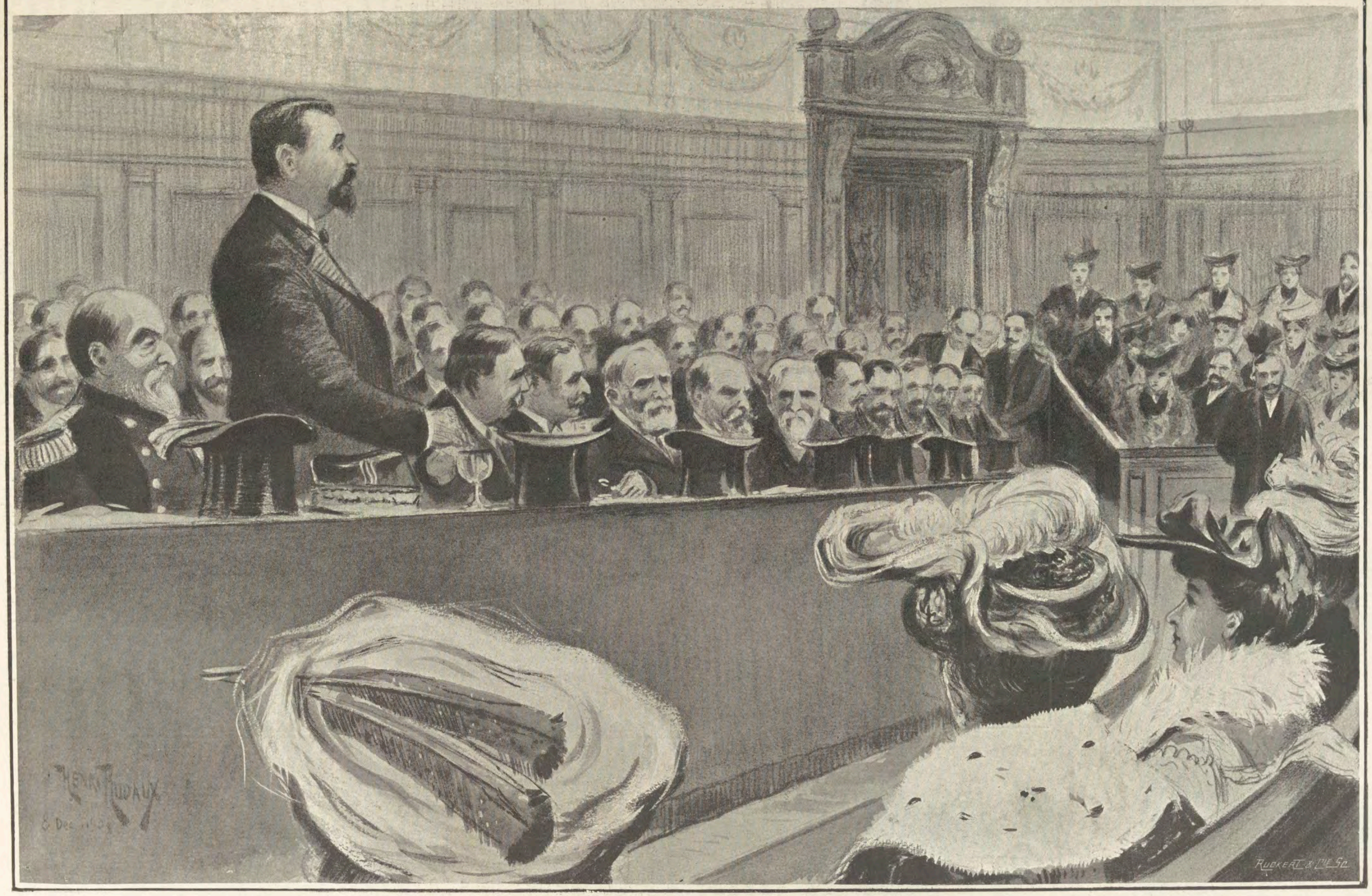
Le fameux La Flèche, le premier cheval qui, monté, franchit 2 mètres, avait été dressé par M. Van de Poêle qui le céda au directeur du cirque Schumann, lequel lui fit faire à travers l'Europe une tournée triomphale.

PAUL MÉGNIN.

Un saut en profondeur.

Le Pas espagnol.

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU TOURING-CLUB



Comp. de Henri Rudaux, d'après une photo. Le Dr Léon Petit M. Casimir-Périer M. Ballif M. Loubet Le Dr Champonnière M. Maruéjouls

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU TOURING-CLUB DE FRANCE. — LA TRIBUNE OFFICIELLE

Le Touring-Club de France a tenu, la semaine dernière, dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne, son assemblée générale annuelle. Plus de 3.500 sociétaires des deux sexes avaient répondu à l'appel de M. Ballif. La présence du Président de la République, qui avait bien voulu accepter la haute présidence de l'assemblée, n'avait pas été sans influer sur le nombre des assistants. C'est la première fois que M. Loubet acceptait de présider une réunion qui n'eût ni un caractère officiel, ni un caractère de charité. Les touristes ne doivent lui en être que plus reconnaissants.

M. Armand Peugeot, officier de la Légion d'Honneur.

M. Brasier, chevalier de la Légion d'Honneur.

M. Krieger, chevalier de la Légion d'Honneur.

M. Clément, officier de la Légion d'Honneur.

Les décorations de l'Exposition de Vienne.

M. Henri Desgrange, chevalier de la Légion d'Honneur.

LE 7e SALON DE L'AUTOMOBILE

Pourquoi la foule vient au Salon

Le 7e Salon de l'Automobile et des Sports bat en ce moment son plein. Chaque jour, de 20 à 25.000 spectateurs viennent défiler au Grand Palais ruisselant de lumière, d'or et de toutes ces coûteuses inutilités qui sont à Paris la base de tout succès mondain. C'est pour l'observateur un sujet inépuisable de réflexions que ce succès prolongé, inoui, sans proportion même avec l'importance de l'industrie qui le suscite.

M. Chapelle, chevalier de la Légion d'Honneur.

QUEL est donc ce mystérieux attrait qui pendant quinze jours va faire défiler le peuple le plus sceptique devant un spectacle qui implique avant tout la croyance et la foi? Car, ne vous y trompez pas, ces visiteurs sont tous déjà des croyants et des fidèles. Il ne leur manque peut-être que la fortune pour être demain des adorateurs pratiquants de la religion nouvelle.

En attendant, ils viennent, au temple, faire le pèlerinage; ils sont par avance convertis.

Et il faut bien que ce soit, en effet, quelque chose de singulièrement nouveau et d'une attirance toute particulière pour déplacer ainsi ces masses.

Il y a beaucoup de convertis, c'est entendu. Chaque jour même, il y en a davantage, et il y en aura plus encore demain. Mais enfin, comparez le nombre de ceux qui montent en chemin de fer et de ceux qui montent en automobile. Il n'y a encore aucune proportion entre l'un et l'autre. Faites cependant, fût-ce au milieu de Paris, fût-ce cependant sur les grands boulevards, une exposition de chemins de fer, et faites-la durer huit jours. Vous n'aurez jamais, le dimanche, la folle cohue des 40.000 ou 50.000 visiteurs du Salon de l'Automobile.

Et pourquoi? Les chemins de fer ont fait pourtant depuis quelques années d'énormes progrès. On va dans sa journée à Nice, on va dans sa matinée à Bruxelles. On voyage de façon aussi confortable en troisième classe qu'on voyageait jadis en première. De tous côtés le progrès est incessant.

D'où vient cette différence?

Peut-être bien tout simplement de ce que tout le monde prend le chemin de fer et que personne n'en achète ni ne pense à en acheter, et que tout le monde, même ceux qui ne prennent pas l'automobile, a l'espoir quelque jour d'en acquérir une.

Quant à ceux pour lesquels ce mirage ne peut même leur monter au cerveau, il y a la question du romanesque et du sport. Femmes et enfants, hommes mêmes, se grisent un peu de cette griserie toute spéciale du sport, cet idéal moderne. Ils s'en vont en pèlerinage à la Coupe Gordon-Bennett, comme jadis leurs aïeux défilaient pour voir les drapeaux pris à l'ennemi et suspendus aux voûtes glorieuses des Invalides. Chaque époque a son idéal et sa foi. La nôtre, où les héros du jour sont les recordmen du 150 à l'heure, était toute prête pour exposer à côté du pratique les reliques futures de cette religion nouvelle.

Aussi, inutile de demander à cette foule où elle va et pourquoi elle va là. Elle y va tout simplement d'instinct, comme à tout ce qui vous attire et vous touche à la fois par ces deux cordes fondamentales de l'harmonie dans l'âme humaine, l'utile et l'agréable. Nous en revenons toujours à nos vieux classiques et nous ne pouvons qu'en revenir là. C'est au fond toute la philosophie de cette religion nouvelle, et voilà pourquoi l'on a fort raison de l'enguirlander de tant de fleurs et de tant de lumières.

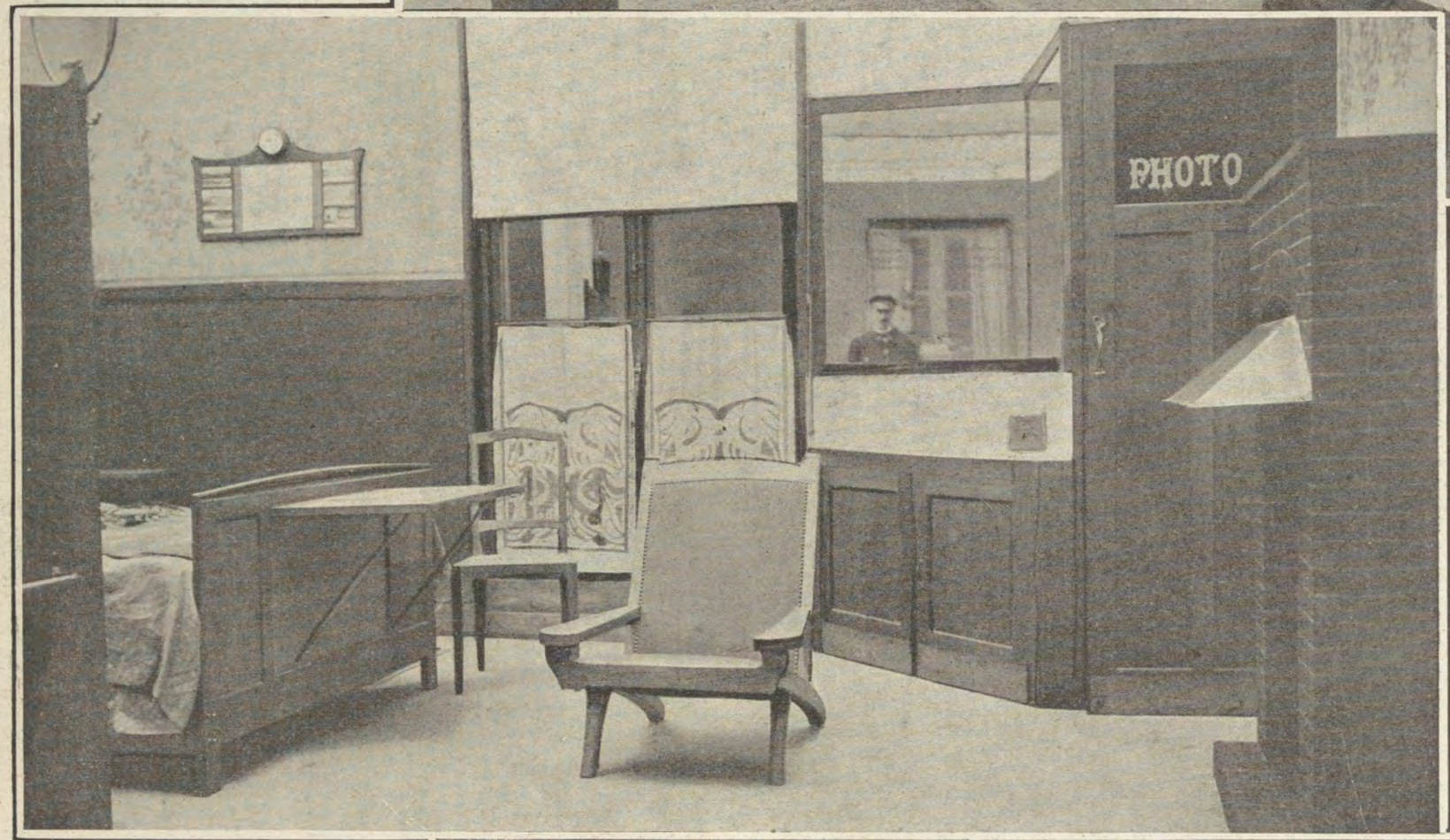
Tout culte a sa pompe extérieure et doit avoir sa majesté. Les cathédrales et le rituel ont fait beaucoup sur les âmes. La grande nef du Grand Palais, ses 100.000 lampes et son orgie de dépenses influencent autant l'âme moderne qu'une rampe de gaz sur le boulevard le plus parisien, et qu'une jolie salle avec de jolies actrices fait bien à côté de la plus belle pièce et de la plus profonde.

Que ceci ne nous fasse pas perdre de vue le merveilleux effort fait par tout un peuple

Gén. Dubois M. Combarieu M. Loubet Baron de Zuylen M. Dumontpallier M. Rives

Le Président de la République inaugure le 7e Salon de l'Automobile.

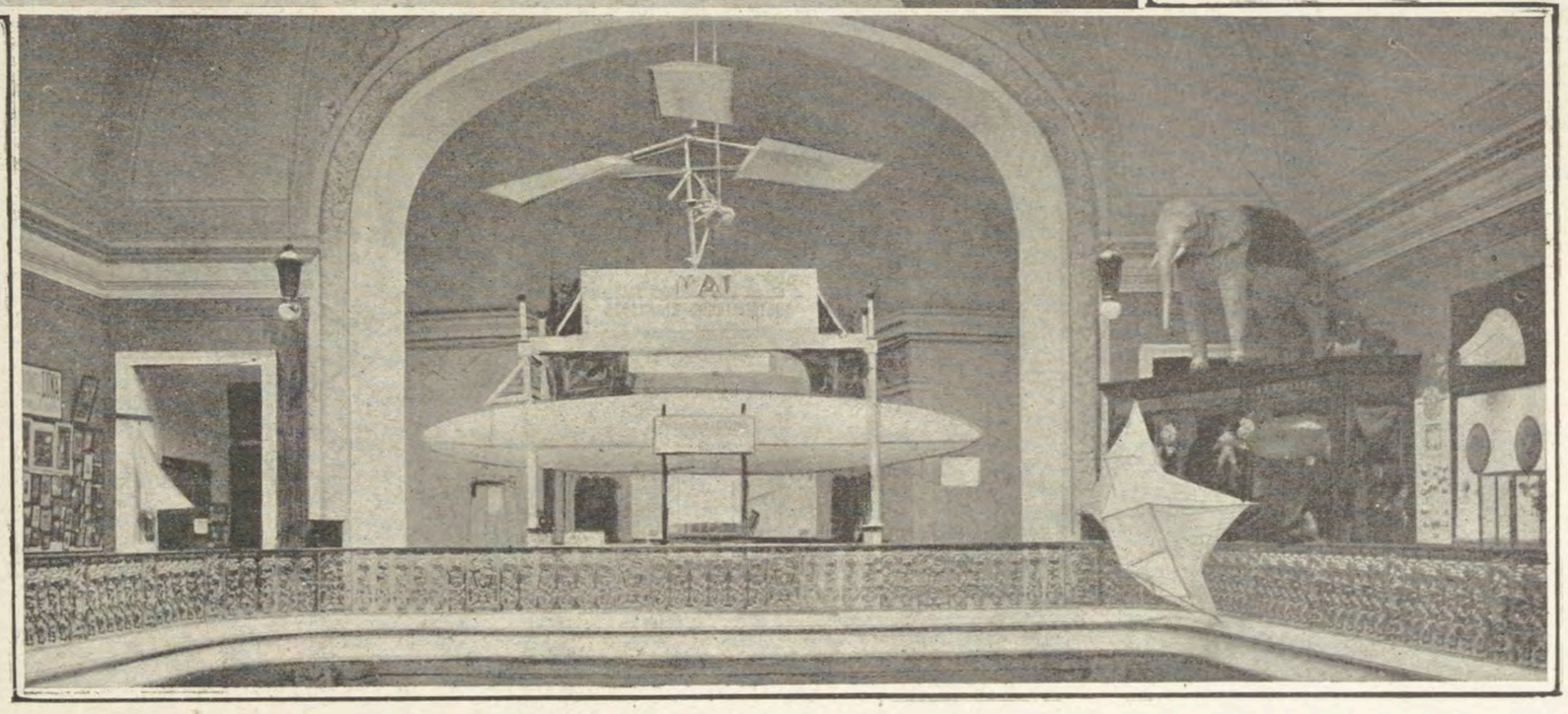
Le " bleu " Albert Clement au stand de son père.



Une vue de l'intérieur de l'Exposition des Canots Automobiles dans les Serres de la Ville de Paris.

Le concours de chambres d'hôtels de l'Automobile Club de France.

Comme on le voit, l'architecte, très moderne, n'a pas oublié le voyageur-photographe et lui a installé un laboratoire.



Un coin de la section aéronautique.

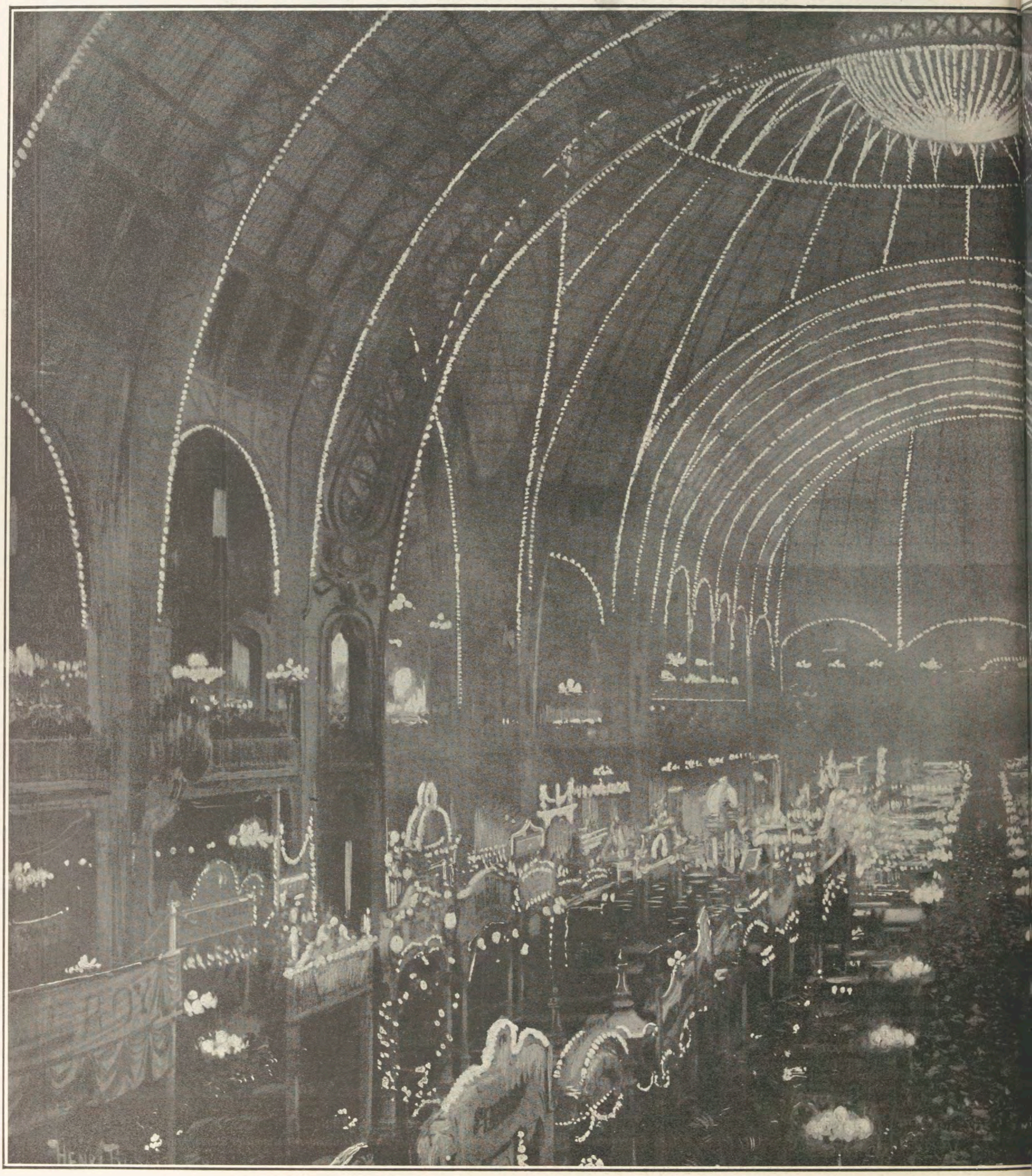
La réduction de la Ville-de-Paris, *le dirigeable de M. Deutsch et les modèles d'aréoplanes.*

de chercheurs patients et de savants pour être digne de cette curiosité du public.

La France a la mode pour elle, mais elle n'a pas la mode seule, elle a la science aussi, la science et la recherche patiente et réfléchie du mieux.

L'un de nos amis, sportsman de la première heure, M. Ernest Cuénod, avait fort joliment défini l'Automobile Club de France, par analogie avec l'Opéra, l'Académie internationale d'automobile. La définition est plus qu'a-

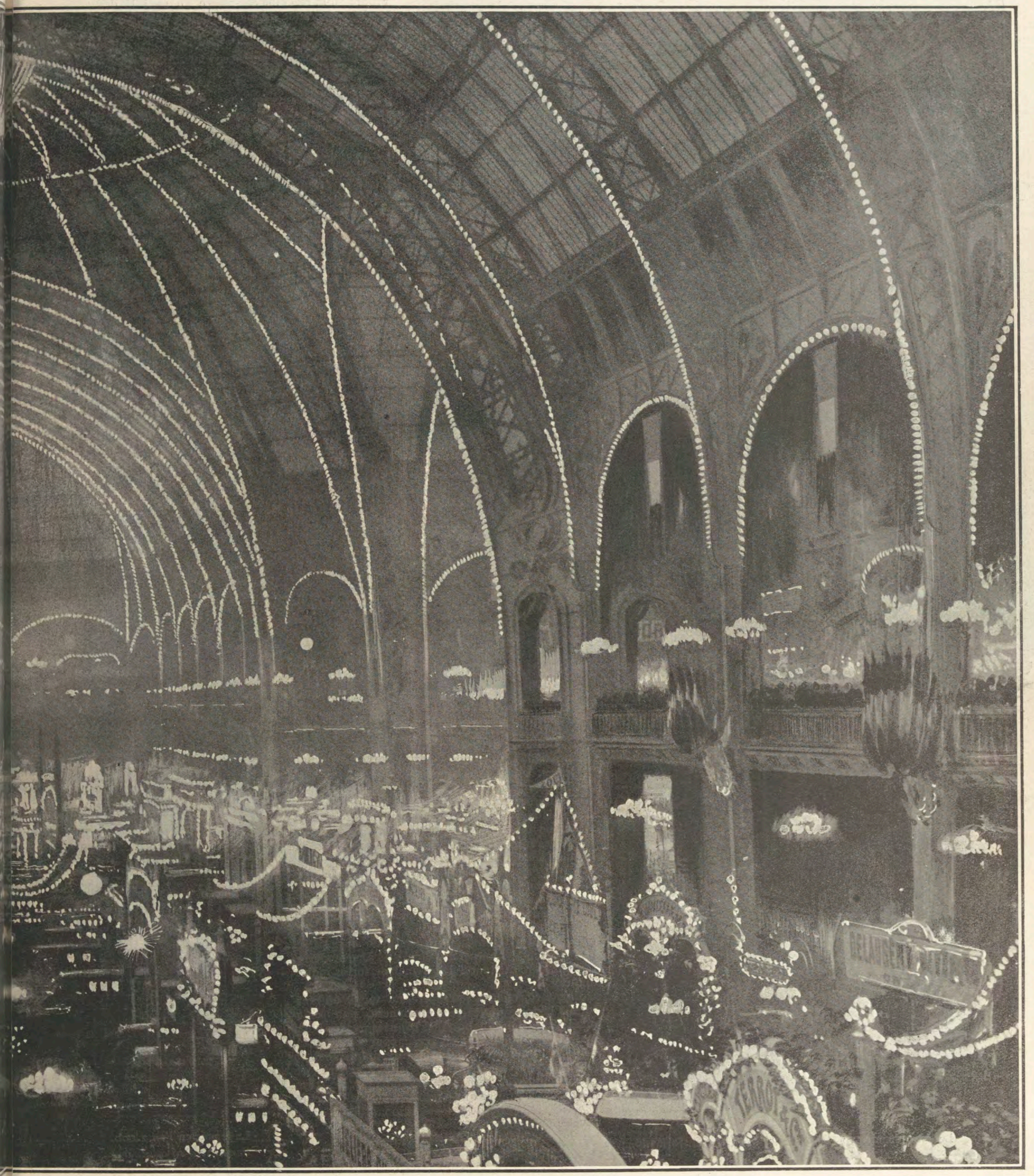
LA SEPTIÈME EXPOSITION DE L'AUTOMOBILE



LES ILLUMINATIONS DE LA GRANDE

Le Salon actuel de l'Automobile, indépendamment des merveilles de mécanique qu'il renferme, nous aura permis d'apprécier ce que l'on peut faire dans le domaine décoratif, grâce au jeu des lumières. L'électricité offre à ce point de vue des ressources d'une variété presque illimitée. La nuit venue, la vision que présente le hall du Grand Palais est féerique, comme un conte des Mille et une Nuits. *L'ingéniosité des électriciens a dessiné des caprices lumineux, fins comme de la dentelle, ménagé des coloris tantôt vifs,*

AU GRAND PALAIS DES CHAMPS-ÉLYSÉES



IEF DU SALON DE L'AUTOMOBILE

tantôt calmes, et les stands, noyés dans cette luminosité, ont un peu l'apparence de petits palais de feu. La coupole centrale de la grande nef, les sombres armatures de la toiture vitrée, tout est prétexte à des jeux de lumière et concourt à donner au Grand Palais un aspect éblouissant qui fera courir tout Paris.

(Cette photographie est l'agrandissement d'un cliché 24×30, posé pendant cinq heures, partie nuit, partie jour, diaphragme f. 32.)

Au premier étage, le Concours de Costumes féminins pour automobiles, organisé par *Femina*, la plus grande exposition du Salon.

Le « scaphandrier », costume original à transformation.

Combien de millions y sont amassés ? C'est ce qu'il est assez difficile de préciser. La valeur d'une automobile exposée ne réside pas dans la valeur propre de la machine elle-même. Ce sont là des modèles et non de simples voitures à vendre, modèles qui représentent par eux-mêmes des années de travail et des millions dépensés. Cette nouvelle direction vaut quelques louis. Allez-vous la chiffrer ainsi, et, totalisant la valeur de toutes ces nouveautés, dire : « Il y a ici tant d'argent », comme à la devanture d'un chapelier, on dira que six cents chapeaux à douze francs valent sept mille deux cents francs, sans y ajouter un centime ? Non, ce qu'il y a d'intéressant dans cette mécanique moderne, c'est le progrès qu'elle représente, c'est la somme d'efforts, c'est la valeur d'exploitation future de ce qui est exposé là.

Si vous montez à une galerie du premier étage et que vous y découvriez, comme nous le fîmes il y a quelques années, un nouvel allumage qui, depuis, a fait fortune, comment en chiffrerons-nous la valeur réelle dans notre statistique ? Le modèle exposé valait bien cent francs. Il a donné naissance à une grande usine.

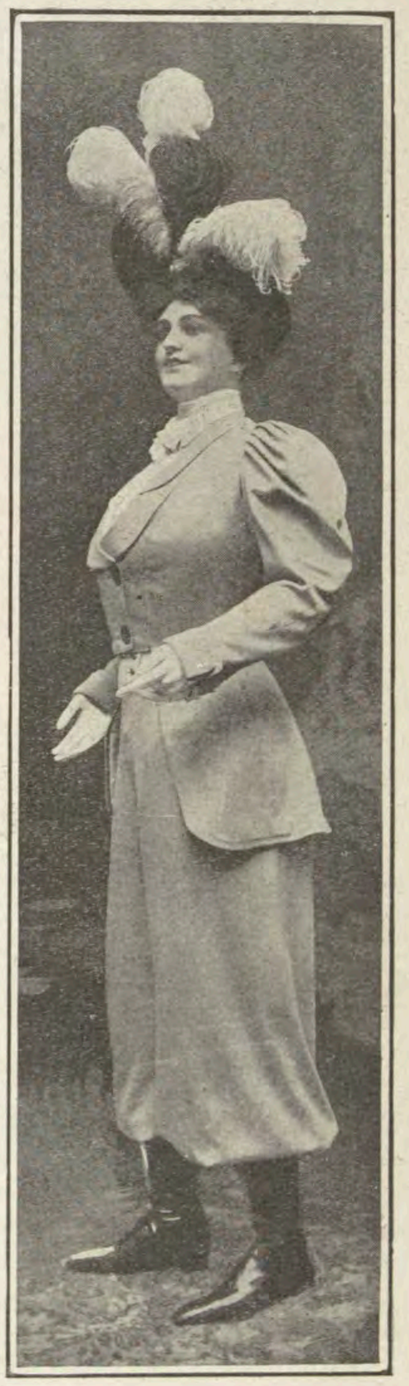
Bien que la tendance à l'unification des types soit la tendance générale, le Salon de l'Automobile reste encore, et c'est là tout son intérêt, une exposition de modèles et d'idées. Dans la plupart des stands, et c'est là l'honneur d'une telle industrie, si c'est un peu son péril au point de vue strictement commercial, le mot : *nouveau modèle* n'est pas un vain mot. Le modèle est nouveau, en effet, et la nouveauté exposée a nécessité la mise en œuvre d'un capital qui ne sera rémunéré que par toutes les ventes futures.

Montez aujourd'hui, ou l'un des jours qui suivent, au premier étage de la nef, cette nef élevée, comme une nef d'église, à une religion nouvelle de l'esprit travaillant à la conquête des forces de la matière; jetez un coup d'œil sur cette ville étrange, aux écriteaux bariolés, étincelante de lumière, de bruit; écoutez le bourdonnement et le brouhaha de toute cette foule qui vient mourir à vos pieds dans la clarté de la coupole; grisez-vous un moment de toute cette vie grouillante, de toute cette activité affairée et de toute cette fièvre, et dites-vous si jamais au monde on a vu spectacle pareil, si jamais une industrie a pu faire vibrer à tel point toutes les forces actives d'une ville, d'un pays, du monde même. Et rêvez, rêvez, car jamais la réalité n'a été si proche du rêve, jamais le rêve, même téméraire de ceux qui eurent une foi, ne s'est si complètement et si vite réalisé.

Pendant toute une quinzaine, une longue quinzaine, ce sera le rendez-vous de tous ceux qui ont en eux l'esprit nouveau, cet esprit de curiosité et de recherche, si caractéristique de l'âme moderne, toujours en quête d'initiative et de fortes individualités.

Plus tard, bientôt je l'espère, au temps où l'histoire, l'histoire véritable s'enseignera, non seulement par la suite de batailles gagnées par les hommes sur les hommes, sans profit pour l'humanité, mais par l'humanité sur la nature, au moment où l'histoire sera celle de l'incontestable progrès, le progrès matériel, ce ne sera pas l'une des moindres gloires de la France que d'avoir su centraliser chez elle cette industrie de la locomotion et de l'avoir révélée au monde.

GEORGES PRADE.



La femme en l'an 2.000.
Fantaisie d'un concurrent.

L'Auto-Redoute du Moulin-Rouge

Les disparus de la « haulte nopce » qui donnaient le ton, il y a quelque vingt ans, n'auraient pas désavoué la fête aimable qui, samedi dernier, à minuit tapant, précipita au Moulin-Rouge les chauffeurs et le Tout-Paris qui s'amuse.

MM. Melchissedec et Montcharmont sont décidément des directeurs bien inspirés. Ce qu'il y a de curieux dans leur mentalité, c'est qu'au cours de leur carrière, ayant dirigé beaucoup de scènes provinciales et même étrangères, ils ont appris à devenir des directeurs très parisiens.

L'Auto-Redoute qu'ils ont donnée la semaine dernière, avec le concours de nos confrères la *Presse* et l'*Auto*, nous a fait revivre pendant quelques heures le bon temps où Maxime Lisbonne organisait des galas à la bonne franquette, au défunt Elysée-Montmartre.

La note générale de ce genre de festivités a cependant sensiblement changé. On s'amusait d'un rien, il y a quinze ans encore, aujourd'hui il en faut beaucoup pour dérider le pauvre monde.

L'Auto-Redoute fut ce qu'elle promettait d'être, joyeuse et mouvementée. Le monde des chauffeurs n'y était pas en majorité, c'est vrai, mais les derniers fêtards impénitents n'avaient pas manqué cette occasion de rentrer à 5 heures du matin sous la pluie battante.

Tenue de soirée et casquette de chauffeur — si possible — disait le programme des réjouissances. Les casquettes furent en minorité ! Seuls ceux qui ne font pas 500 mètres de route par an l'avaient arborée.

MM. Melchissedec et Montcharmont avaient décoré la salle du Moulin avec un goût exquis et symbolique. Des écussons placés de loge en loge évoquaient les grandes épreuves qui marquent l'évolution de l'automobilisme; des guirlandes de fleurs s'accrochaient à tous les coins ; des nuées de drapeaux, aux couleurs de toutes les nations, donnaient au promenoir l'aspect d'un yacht qui a arboré son grand pavois ; bref, le Moulin n'était plus le Moulin. Le bureau contrôle, ce meuble que Ponchon appelle irrespectueusement le « comptoir », était remplacé par un tonneau 4 places, 12 chevaux, luxueusement capitonné.

Après un tour de valse — comme au noble faubourg — le rideau s'est levé sur la scène des chauffeurs de la spirituelle revue de MM. Branger et Oudot. Succès pour les auteurs, succès pour les interprètes. Entr'acte. Audition des étoiles — dont Polaire — du Casino de Mourmelon-le-Petit. Retour à la salle de bal pour déguster les « Cocktails » dans leurs danses suggestives.

Le cylindre Sully-Prudhomme.

Chauffeuse.

A 2 heures du matin, défilé allégorique, puis enfin, concours de « dessous » pour calmer sans doute les imaginations surchauffées par l'atmosphère ambiante.

Si avec tout cela le Parisien ne s'amuse pas dans sa bonne ville, il n'y a plus qu'à le renvoyer au « domino » familial, en tête à tête avec sa douce compagne.

G. L.

Le chauffeur galant.

L'agente-chauffeuse.

Buveuse de vitesse.

La vendeuse de billets de tombola.

Vendeuse de programmes.

La " Vie au Grand Air ".

Croquis de L. Malteste.

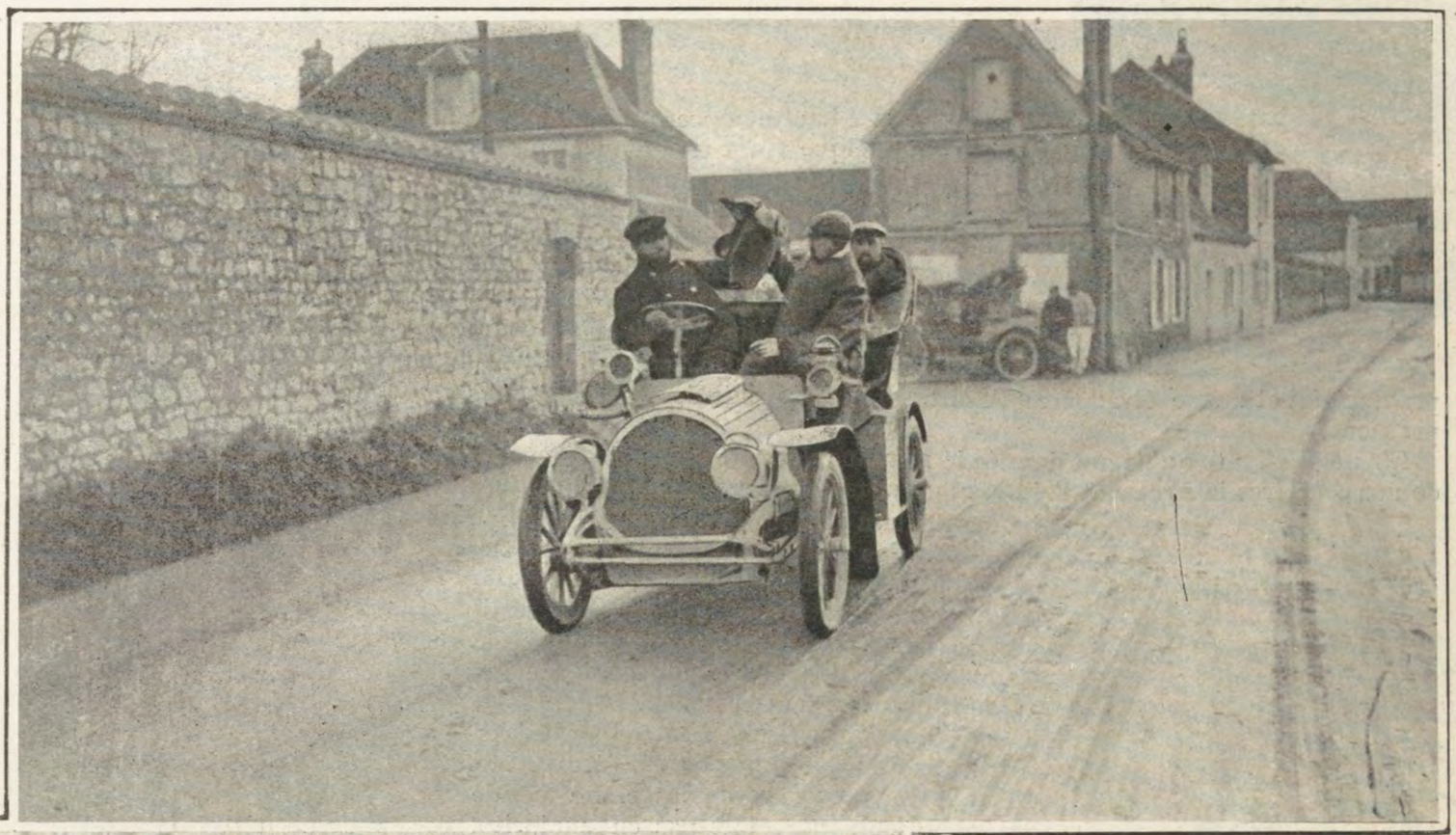
LES SERPOLLET SUR LA ROUTE

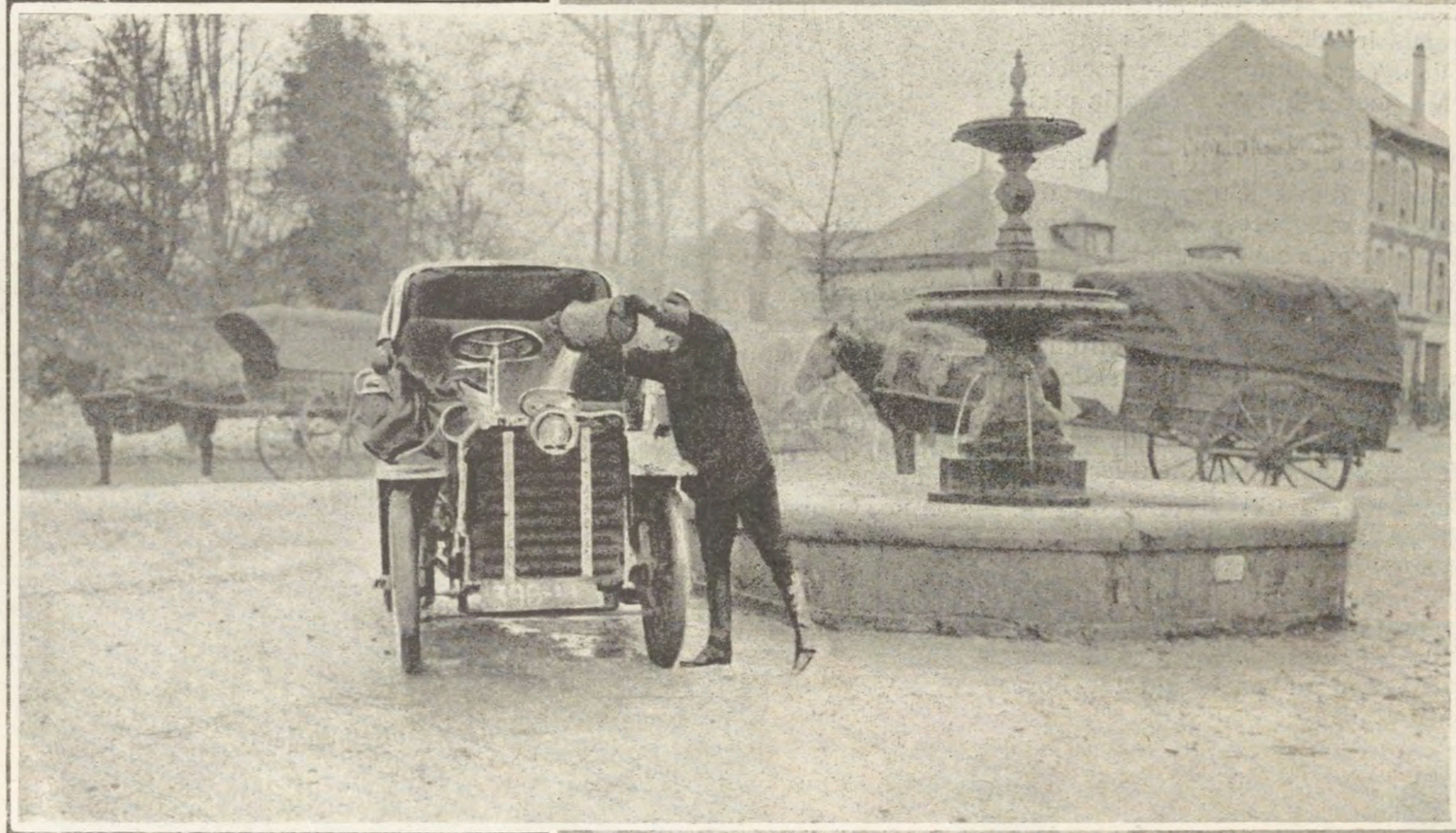
La jolie route de Paris à Rouen était la semaine dernière sillonnée par une caravane d'automobiles à vapeur.

Qui dit vapeur, dit Serpollet, et les sept voitures qui ont bravé pluies, tempêtes, toutes les intempéries qui peuvent affliger le touriste, étaient du type nouveau que l'éminent ingénieur lance cette année sur le marché.

On connaît les merveilleuses qualités de souplesse des voitures Gardner-Serpollet.

Il ne s'agissait donc point en l'espèce d'en faire une preuve nouvelle. L'expérience portait sur la valeur, au point de vue de la régularité de marche, de l'économie, des perfectionnements apportés aux modèles nouveaux, tels que l'alimentation automatique, la disparition de ce que l'on a désigné sous l'appellation pittoresque de « gueulard », ainsi que





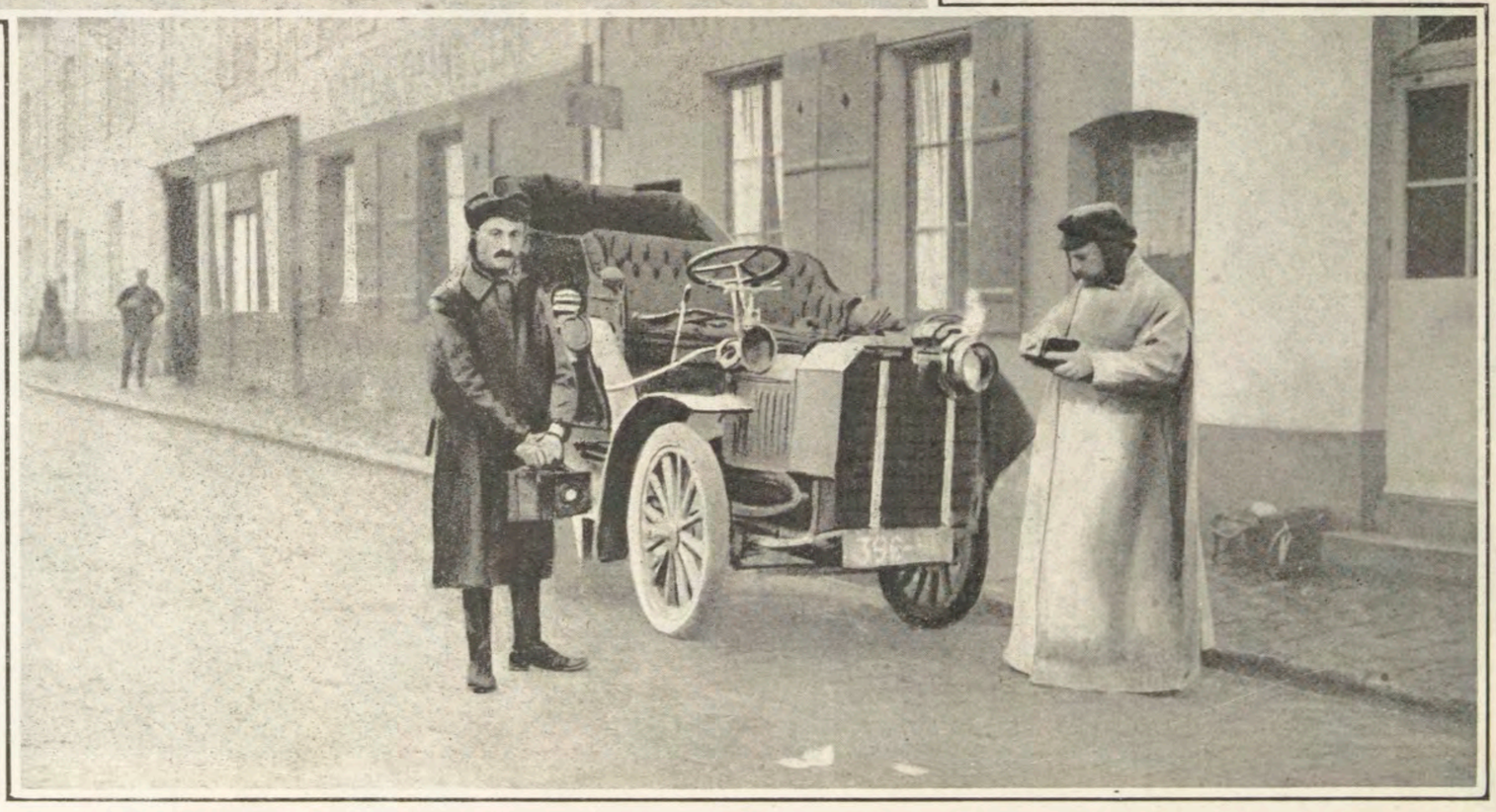
M. Serpollet à la tête de la caravane des Gardner-Serpollet qui vont faire sur la route Paris-Rouen des expériences de consommation.

à l'heure, à 4 voyageurs, 136 kilomètres, la consommation totale en huile lourde est de 39 litres.

L'huile lourde coûtant sur le marché 12 centimes 4, il s'ensuit que 4 voyageurs vont de Paris à Rouen et en reviennent, avec une Serpollet, à raison de 1 fr. 17. Jamais le chemin de fer n'aura ce chiffre-là sur son tarif.

Toute la caravane des voitures, dont deux petites 6 et 9 chevaux — cette dernière couvre le kilomètre en palier à 65 à l'heure — est arrivée à Rouen, après avoir parcouru des routes épouvantablement diluées par les pluies. Après un déjeuner à l'hôtel d'Angleterre, retour à Paris par la route classique.

F. M.



Un ravitaillement d'eau à Mantes.

les avantages dus au travail imposé au « petit cheval », travail qui diminue d'autant celui du conducteur.

Toutes ces modifications, conséquences logiques des recherches incessantes de Serpollet, ont, l'expérience l'a prouvé, ajouté aux avantages existants de la voiture à vapeur d'autres avantages éminemment appréciables.

Un des côtés les plus intéressants de cette épreuve Paris-Rouen et retour — ce fut en réalité une véritable épreuve — est la démonstration des avantages que présente, au point de vue économique, ce carburant assez généralement délaissé, l'huile lourde, qui trouve son utilisation naturelle dans les voitures, camions, tracteurs, et tous véhicules industriels du système Léon Serpollet.

C'est ainsi que MM. Leprêtre et de la Touloubre constatèrent que pour couvrir, à la moyenne de 41 kilomètres

Une halte à Ecquevilly. (Pneus Michelin)

LA DERNIÈRE D'AUTEUIL

Sésostris II, à M. E. Archdeacon (F. Hall.) | *Yester Lily*, à M. E. Leigh (Hollobone) | *Cochinchinois*, à M. J. Stern (A. Johnson). | *Fille d'Eve*, à M. J. Cole (F. Storr). | *Good Luck II*, au Bon de Waldner (H. Mitchell). | *Mejdo*, à M. J. Bernard (F. Bates). | *Foin Coupé*, à M. Rigaud (F. Monk). | *Mongolia*, à M. Thibaux (A. Flint). | *Géfion*, à M. Liénart (Holt). Arr. 1er.

Le Prix Le-Hon (Steeple-chase handicap. — 10.000 fr. — 3.100 m.) gagné par Géfion. Le saut de la première haie.

La cloche du paddock d'Auteuil a sonné dimanche à 4 heures pour la dernière fois de l'année ; déjà nos entraîneurs de plat sont au repos depuis un mois, ceux d'obstacles : les Ch. Carter, les Ruddock, les Leigh, les Desbons, les Bariller n'auront de repos qu'à la fin janvier, après les meetings de Pau, de Marseille et de Nice.

Les sportsmen sont insatiables ; autrefois, l'année hippique comportait une centaine de journées ; puis on augmenta le nombre des réunions de la région parisienne, laissant aux hommes et aux chevaux un repos — facultatif, à cause des réunions du Midi — de deux mois. Aujourd'hui, on voudrait que la séance continue pendant tout l'hiver ! Quand l'hiver est beau, ou relativement comme en ce moment, passe encore, mais on oublie trop vite que le Prix Delatre n'a pas pu se courir en 1899 et en 1902, tant les pistes étaient durcies par les gelées, et que janvier nous réserve souvent des neiges et des glaces. Qu'on laisse donc un peu de repos à nos écuries de courses !

Quand bien même Géfion, à M. Liénart, n'aurait point gagné le Prix Le-Hon d'une valeur de 10.000 francs, le sympathique propriétaire aurait néanmoins occupé la première place des propriétaires gagnants en 1903; il dépasse, en effet, le second de près de 200.000 francs. Je dirai même que c'est de toute justice que M. Liénart occupe cette première place.

C'est peut-être de tous les propriétaires d'obstacles celui qui fait le plus de sacrifices pour la remonte de son écurie ; il ne craint pas d'acheter très cher des chevaux d'une bonne classe de plat pour les mettre sur les obstacles, et son entraîneur Ch. Carter est bien l'homme le plus sérieux qui soit. Il a peut-être de vieilles méthodes d'entraînement, mais il faut croire que sa méthode est bonne, puisqu'il a fait gagner à son « patron » 532.013 francs d'argent public.

Le vainqueur du Prix Delatre (Steeple-chase handicap. — 10.000 fr. — 5.000 m.).

Grenadier, *par Border Minstrel et Georgie. Propriétaire, M. Braquessac ; éleveur, M. Lemonnier ; entraîneur, J. Desbons ; jockey, F. Hall.*

Lorsque Géfion débuta à Auteuil, les premiers jours de novembre, Ch. Carter me disait : « J'augure très bien de ce fils de Brio et Ghislaine, vous verrez qu'il deviendra un des meilleurs de notre écurie. » L'habile entraîneur ne se trompait pas. Géfion, sur cinq courses, a remporté deux victoires, puis une place de second, une de troisième et une de quatrième. Parmi les entraîneurs, Leigh compte 147 victoires avec 574 chevaux et Ch. Carter, 52 victoires avec 294 chevaux. La moyenne de Leigh est certainement meilleure, mais il faut observer que Leigh entraîne pour plusieurs propriétaires et a un effectif de beaucoup supérieur à celui de Ch. Carter. Est-ce à dire que l'entraînement de Leigh est supérieur à celui de Ch. Carter ? Je ne le crois pas ; la vérité est que la venue de Leigh a fait grand bien à nos entraîneurs en ce sens qu'il a apporté quelques innovations utiles et a un peu secoué la torpeur de certains entraîneurs ; mais il faut dire aussi que Leigh a utilisé également les méthodes de nos vieux entraîneurs qui ne sont certes pas les plus mauvaises, surtout pour ceux qui ont souci de conserver leurs chevaux.

FRANC PICARD.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Le pneu de Motocyclette de 60 m/m

(*Suite.*)

L'ENVELOPPE. — SES MARQUES. — LES NOMS DU CODE.

Dans notre dernier Bulletin, nous avons présenté notre nouveau pneu motocyclette de 650-60 et nous avons examiné en détail la jante et la chambre à air. Nous allons aujourd'hui examiner l'enveloppe à talons 650-60.

Enveloppes à talons 650-60. — L'enveloppe est établie à notre profil antidérapant bien connu, elle est à languette, c'est-à-dire que l'un des talons est prolongé et protège parfaitement la chambre à air contre les têtes de rayons, enfin la gomme est de notre meilleure qualité et sa résistance à l'usure est remarquable.

Nous indiquons toutefois que quelques précautions sont à prendre pour le montage des enveloppes à languette. Nous avons d'ailleurs pris soin de l'indiquer sur l'enveloppe, par des indications gravées sur le moule. Le premier côté à monter est celui qui a la languette. L'inscription qu'il porte est la suivante :

(Michelin et Cie, Clermont-Ferrand, Motocyclette à talons 650-60 « Udamen ». Premier côté à monter.)

Lorsque le premier bourrelet est en place, il faut vérifier avec soin que la languette soit bien placée et ne fasse pas de plis qui puissent endommager la chambre à air.

Pour le montage, l'on procède ensuite de la façon habituelle, c'est-à-dire : il faut mettre la chambre en place en évitant les plis, gonfler légèrement avant de mettre en place le deuxième bourrelet.

Le côté opposé à la languette porte l'inscription suivante :

(Michelin et Cie, Clermont-Ferrand, Motocyclette à talons 650-60 « Udamen ». Premier côté à démonter.)

C'est en effet par ce côté qu'il faut toujours commencer le démontage en cas de crevaison.

Ce sont là quelques précautions supplémentaires à prendre ; les inscriptions portées sur nos enveloppes éviteront toute confusion.

Nous avons en magasin des enveloppes et des chambres à air de 650-60 à talons, mais notre stock n'est pas suffisant pour assurer la livraison à vue de toutes les commandes qui nous sont remises. Nous informons donc notre clientèle que nous serons dans l'obligation de faire attendre quelques commandes. Les ordres seront inscrits d'après leur ordre d'inscription et ils seront livrés dans le même ordre.

Nous profitons de l'occasion pour rappeler que nos pneus motocyclette se trouvent chez tous les bons agents de cycles et d'automobiles de France et de l'étranger, que le stock Michelin 1904 comportait des enveloppes motocyclettes de 650-50 et 650-55 et des chambres à air interrompues de même dimension. Notre stock 1905 comportera en outre des enveloppes 650-60 et des chambres interrompues de même dimension.

Les motocyclistes peuvent donc sans crainte entreprendre de grandes randonnées sur les belles routes de France, ils sont assurés de trouver des rechanges chez tous nos stockistes.

Voici les noms conventionnels de nos nouveaux articles :

Enveloppe 650-60 à talons — Udamen.

Chambre à air rouge continue — Ucalis.

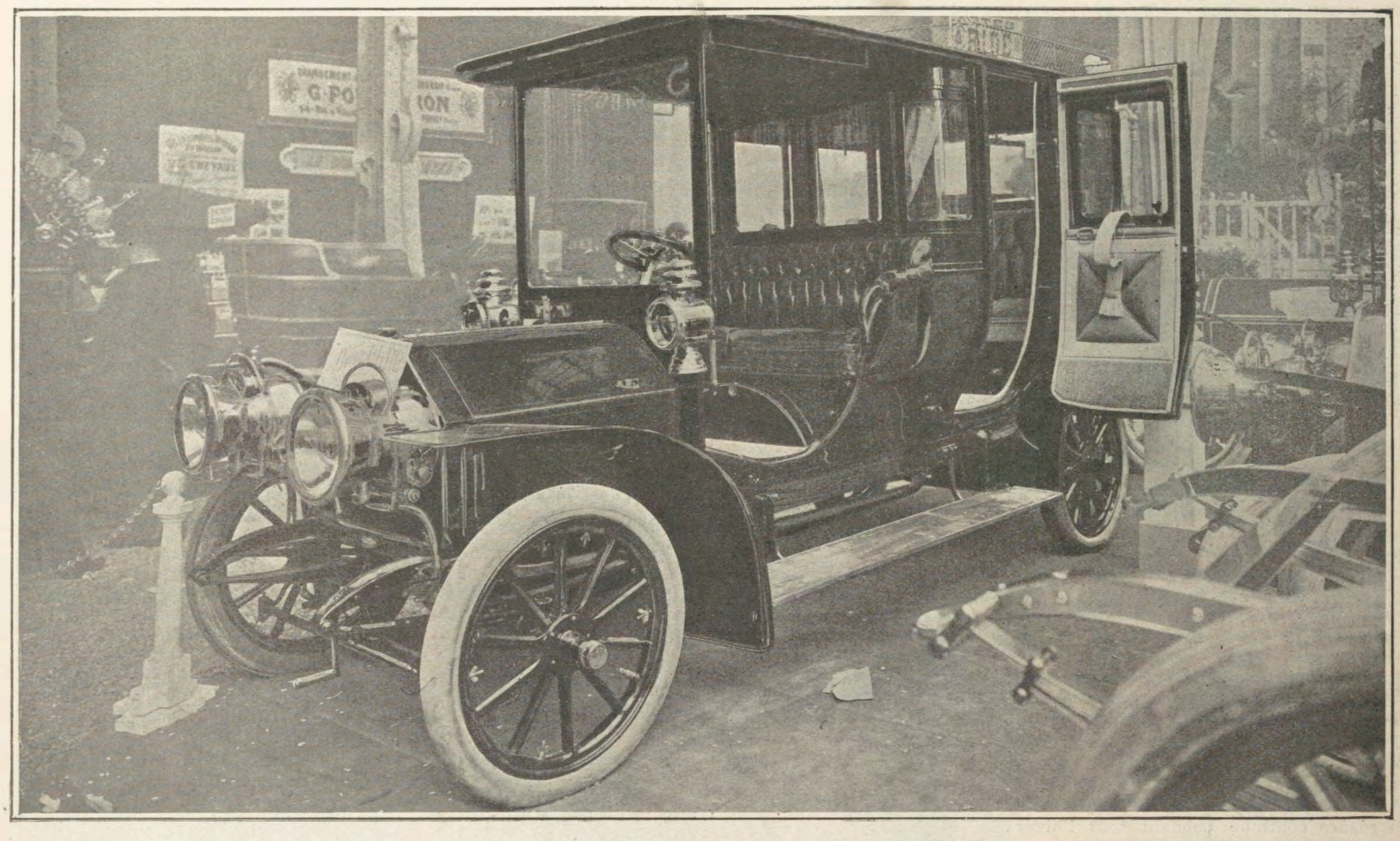
Chambre à air rouge interrompue — Ucartès.

Jante — Ugoris.

Enfin, nous serons en mesure de livrer, dans une dizaine de jours environ, une enveloppe motocyclette à tringles vulcanisée 650-60, se montant sur les jantes actuelles recevant des pneumatiques à tringles 650-57 et 650-58.

MICHELIN ET CIE.

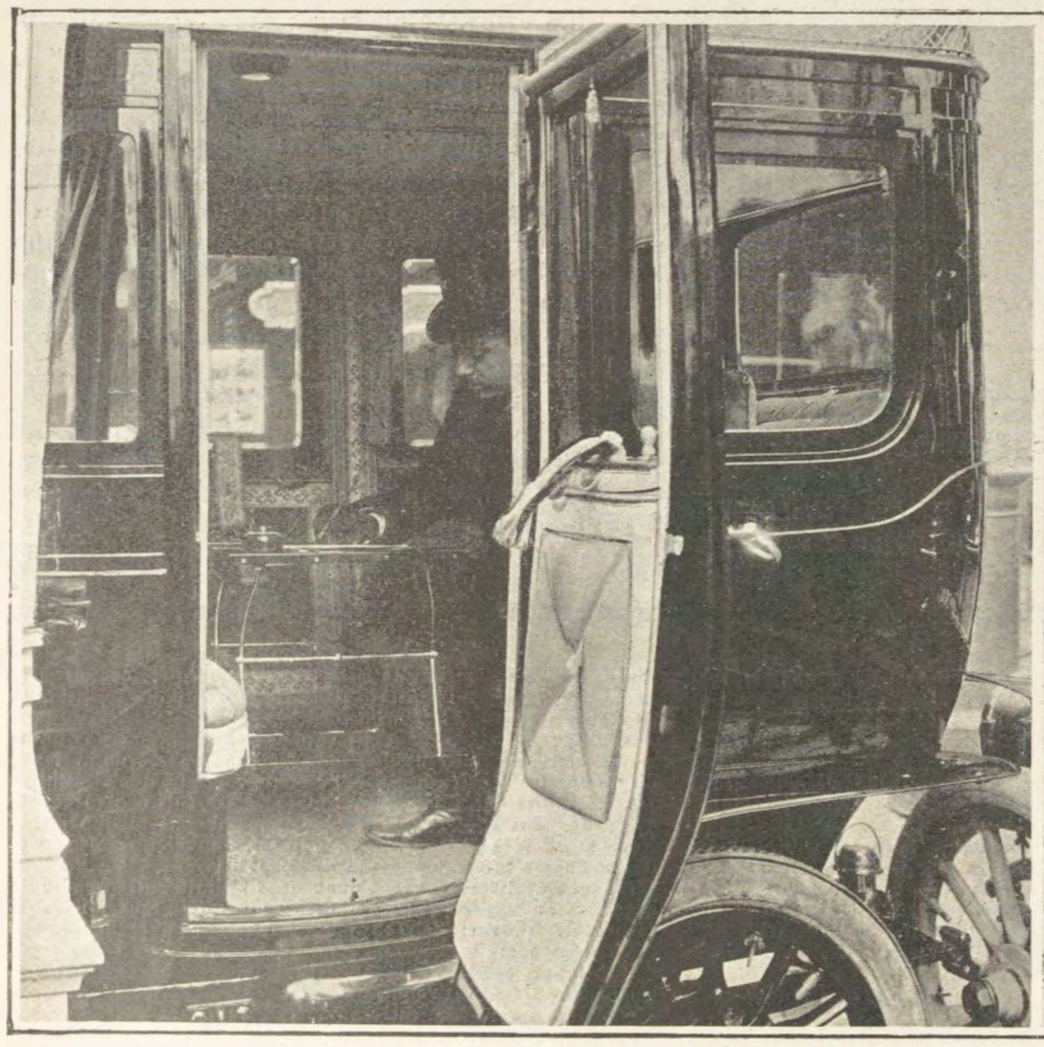
LA DERNIÈRE CRÉATION DE VÉDRINE



LA VOITURE A TRANSFORMATIONS DE M. TAMPIER. — CHASSIS ARIÈS — CARROSSERIE VÉDRINE

La voiture vue de trois quarts.

L'intérieur de cette voiture peut se transformer : 1° en chambre à coucher avec tous ses accessoires; 2° en salle à manger, avec son buffet garni et sa cave; 3° en cabinet de toilette complet et enfin en voiture de ville ordinaire.



Une vue intérieure de la voiture.

La table s'escamote sous la banquette avant.

Le lit est développé.

C'est la banquette arrière qui pivote sur elle-même et vient rejoindre la banquette avant.